

Dossier di approfondimento per l'incontro
NON SOLO TAV: QUALE MODELLO DI SVILUPPO?

Giovedì 19 aprile 2012, ore 20.45

Circolo Arci Anomaliae, Via Monte Grappa 169

Cinisello Balsamo



La Valle non si arresta - Cinisello Balsamo

indice

Introduzione. Non solo tav: quale modello di sviluppo? p.3

Tav, le 14 bugie del Governo su un'opera costosa e dannosa, p. 4

14 motivi per non fare la Torino-Lione, p. 6

Testo della campagna "Uscire da Expo è possibile", p. 24

"No Intesa Day", contro le nuove autostrade ferma la banca che distrugge il territorio, p. 26

Gli arresti non tornano, p. 28

Bibliografia e sitografia utile No Tav (e non solo), p. 30

Introduzione

Non solo Tav. Quale modello di sviluppo?

Tav, BreBeMi, Pedemontana, Tem, Expo, Terza pista di Malpensa: non solo Alta velocità, appunto. Sono tanti i progetti e le opere che hanno già cominciato a trasformare irrimediabilmente il territorio urbano e le infrastrutture metropolitane, modificando in ultima analisi rapporti e geografia sociale. In particolare in Lombardia e nella zona di Milano e Provincia. Guardando agli anni e ai mesi passati, uno dei meriti più grandi che il movimento No Tav ha avuto è stato quello di essere riuscito ad imporre al dibattito nazionale le ragioni della propria opposizione ventennale alla linea d'Alta velocità Torino-Lione, costringendo i media e lo Stato ad uscire dalla retorica della "protesta localistica e ostile allo sviluppo". Già, perché parlare di Tav significa parlare di tutte le Grandi opere che rappresentano nella sua concretezza il modello di sviluppo neoliberista, così come si è realizzato negli ultimi vent'anni: indebitamento pubblico, dubbia utilità sociale ed economica dell'opera, dannosità ambientale e per la salute dei cittadini, gestione degli appalti poco trasparente e, infine, monopolio di realizzazione da parte dei soliti soggetti economici più potenti e influenti.

La sfida della Val Susa e dei suoi alleati in tutto il Paese è riuscire a rompere l'indifferenza e il fragile consenso che questo sviluppo a senso unico sembra avere nella maggioranza della popolazione, svelare gli interessi finanziari fortemente ristretti che vi stanno dietro e mostrare la possibilità di un modello di sviluppo alternativo. Se la forza di un No deriva dalla capacità di essere anche progetto e programma concreto, allora una riflessione attenta scoprirà che l'opposizione all'Alta velocità Torino-Lione è la battaglia condivisa da tutte le comunità di cittadini per fermare una devastazione ed uno sfruttamento del territorio da cui non si potrà più tornare indietro, con le ragioni di un'alternativa praticabile e realistica.

Anche Cinisello Balsamo e il Nord Milano vivono appieno queste trasformazioni, proprio per la loro vicinanza all'epicentro del progetto Expo 2015 e in quanto zone di passaggio da sempre, attraversate da numerose linee e strade di traffico e commercio, in questi anni ampliate e ridefinite con i molti cantieri permanenti aperti nei nostri quartieri e periferie. Per denunciare interessi e truffe sociali non si deve essere dei "pericolosi estremisti" o degli "antagonisti dei centri sociali": basta avere buon senso e responsabilità progettuale rispetto al futuro sviluppo delle città dove vivremo noi e le generazioni che verranno.

La Valle non si arresta - Cinisello Balsamo

TAV, LE 14 BUGIE DEL GOVERNO SU UN'OPERA COSTOSA E DANNOSA

Tutte le obiezioni al documento di Monti. Punto per punto, il dossier che smentisce Palazzo Chigi.

(da Il Fatto Quotidiano 15/03)

di Luca Mercalli

Così il governo tira finalmente fuori alcune risposte ai dubbi sul Tav Torino- Lione. Posto che una seria valutazione non si fa a colpi di comunicati e dibattito sui giornali, ma attivando una apposita commissione tecnica indipendente, accenniamo qui ad alcune obiezioni. Secondo il team tecnico della Comunità Montana Valli Susa e Sangone, i 14 punti appaiono “affrettati, superficiali, parziali e qua e là inesatti; in ogni caso mancano i riferimenti agli studi che dovrebbero esserne la base e che, se esistono, continuano a essere coperti da segreto di Stato”. Il riferimento alla riduzione delle emissioni di gas serra e ai benefici ambientali dell’opera non è credibile, in quanto la letteratura scientifica internazionale attribuisce a opere simili pessime prestazioni energetiche e qui si afferma il contrario senza fornire un’Analisi del Ciclo di Vita (LCA) o un semplice bilancio di carbonio verificabile, invocati da anni.

IL NUOVO tunnel di base, tra energia e materie prime spese in fase di realizzazione ed energia di gestione, inclusa quella per il raffreddamento dell’elevata temperatura interna alla roccia, produrrebbe più emissioni della linea storica a pieno carico di merci e passeggeri, in palese contrasto con gli obiettivi europei di efficienza energetica 20-20-20. Per limitare l’impatto psicologico e diluire quello finanziario a carico dei contribuenti si tende nei 14 punti a frammentare l’opera in sezioni indipendenti più piccole, che tuttavia non permetterebbero da sole di raggiungere le prestazioni promesse. Un esempio: si dichiara una riduzione dei tempi di percorrenza tra Torino e Chambéry pari a 79 minuti, solo grazie al nuovo tunnel di base, rimanendo invariati i raccordi. Ma tale risultato è irraggiungibile senza la realizzazione dell’intera tratta, in quanto implicherebbe velocità prossime ai 500 km/h in tunnel a fronte di una velocità di progetto di 220 km/h. Delle tre ore di riduzione tempi di percorrenza sulla tratta Parigi-Milano enunciate al punto 6, già ora circa 40 minuti sarebbero recuperabili facendo transitare i TGV sulla nuova e sottoutilizzata linea ad alta velocità Torino-Milano, sulla quale tuttavia i treni francesi non sono ammessi per discutibili scelte sui sistemi di segnalamento, che pure l’Europa individua come primo fattore da armonizzare per le reti transeuropee. Al punto 11 si arriva addirittura ad affermare che “il progetto non genera danni ambientali diretti ed indiretti” il che è ovviamente impossibile, un’opera di questo genere presenta inevitabilmente enormi criticità

ambientali e sanitarie, evidenziate perfino nelle relazioni progettuali LTF, che si può tentare di mitigare e compensare, ma non certo eliminare. L'unico modo per non avere impatti "nel delicato ambiente alpino" è lasciarlo indisturbato!

I POSTI di lavoro promessi, oltre che sovrastimati, riguarderebbero principalmente gli scavi in galleria, dunque notoriamente temporanei, insalubri e di modesta qualificazione professionale, in genere coperti da emigrati da paesi in via di sviluppo. Le prestazioni della linea esistente vengono minimizzate sulla base della vetustà e non delle sue effettive capacità. Nel 2010 infatti la linea attuale è stata utilizzata a meno del 12% delle sue potenzialità. Un tunnel è un tunnel, non può essere né vecchio né nuovo allorché svolge la sua funzione di condotto. Il Frejus, benché ultimato nel 1871, a differenza di quanto affermato al punto 8 "dove non entrano i containers oggi in uso per il trasporto merci" è stato recentemente ampliato per consentire il passaggio di container a sagoma GB1 (standard europeo), spendendo poco meno di 400 milioni di euro. Non è chiaro perché il collaudo tardi ancora o, se c'è stato, perché permangano i limiti preesistenti ai lavori. Quanto alla pendenza della linea storica, indicata al punto 6 nel 33 per mille, si rileva che il valore medio è attorno al 20 per mille, e solo 1 km raggiunge il 31 per mille e non il 33. L'energia spesa per raggiungere la quota massima del tunnel del Frejus a 1335 metri viene inoltre in buona parte recuperata nel tratto di discesa.

SI RICORDA che negli Stati Uniti l'unico tunnel che attraversa il Continental Divide nelle Montagne Rocciose del Colorado, il Moffat Tunnel, lungo 10 km, è a binario unico e culmina a ben 2817 m, e dal 1928 viene ritenuto ancora perfettamente efficiente. In conclusione: c'è già una ferrovia funzionante lungi da essere paragonata a una macchina da scrivere nell'era del computer; l'attuale domanda di trasporto è enormemente inferiore alla capacità della linea; costruire un'altra linea in megatunnel costa una cifra spropositata in un momento così critico per la nostra economia; l'Europa non ci ha imposto niente, tant'è che non ha ancora deciso se finanziare o meno il tunnel di base; la valutazione di impatto ambientale dell'intero progetto non è mai stata effettuata; l'analisi completa costi-benefici non è ancora stata pubblicata; il bilancio energetico non è disponibile. E nel frattempo, intorno alla torta si affollano anche troppi commensali, tutti interessati a partire con i lavori, non importa come, purché si cominci a scavare.

14 MOTIVI PER NON FARE LA TORINO-LIONE

a cura di Ambiente Valsusa

TAV TORINO-LIONE – DOMANDE E RISPOSTE

1) Quali sono le vere ragioni per cui il Governo dichiara di voler riconfermare la Torino Lione come opera strategica?

E' vero che l'Unione Europea ritiene che il progetto prioritario n. 6, ex Corridoio 5, "Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina" faccia parte dei 30 progetti prioritari della Rete di Trasporto Transeuropea (TEN-T), ma è altrettanto vero che l'Europa non ha mai chiesto all'Italia di realizzare una linea ad Alta Velocità su questa direttrice, ma al contrario ha chiesto di intervenire sulle linee ordinarie. La decisione n. 884/2004 quindi non impone che sia realizzata su questa direttrice una nuova linea ad AV ma chiede interventi che favoriscano i collegamenti tra i vari Paesi d'Europa e garantiscano l'interoperabilità dei vari sistemi di trasporto, che questo avvenga con la costruzione di nuove linee (di valico o no) o con il potenziamento delle linee esistenti è assolutamente indifferente per l'Europa che, anzi, avendo calcolato il costo complessivo per la realizzazione dei 30 progetti in ben 600 miliardi di euro ha raccomandato sin dall'inizio che la priorità dei singoli progetti fosse valutata sulla base di serie verifiche di carattere economico-finanziario, tecnico e ambientale. Il modello di sviluppo perseguito dai proponenti dell'opera è basato sulla crescita continua dell'economia, sulla supposta creazione di lavoro, ancorché precario e rischioso, sottopagato. Un modello di sviluppo per nulla sostenibile. I collegamenti internazionali moderni sono ormai di tipo immateriale (internet) , realizzabili in tempi brevissimi e modulabili a costi irrisori. Perseverare con opere colossali legate al cemento e tondino è un modo vetusto di guardare al mondo ed al Nostro Paese, collegato ai gruppi di potere che portano avanti tecnologie ed interessi altrettanto vecchi.

L'alibi della riduzione delle emissioni di CO2 e del protocollo di Kyoto è smentito dal bilancio energetico realizzato da esperti italiani ed internazionali su questa colossale opera.

Nessuna strozzatura, né a Torino né a Chambery verrebbe eliminata con il progetto attuale della Torino Lyon, al contrario si arrecherebbe un danno colossale e duraturo (almeno 25 anni) agli investimenti turistici dell'alta valle di Susa. Da annotare poi che il costo previsto per la manutenzione di una simile galleria, si parla di oltre 400 milioni annui, costituirebbe un onere suppletivo che non viene mai citato. Nessuno snellimento è previsto per il trasporto di passeggeri. Oggi utilizzano il Low

Cost aereo se hanno urgenza, ma mezzi meno costosi del Tav se si muovono giornalmente per lavoro.

Per ciò che riguarda le merci è facilmente reperibile su qualsiasi analisi ufficiale di traffici un dato che il Governo ed il signor Virano dimenticano: I valichi alpini italiani sono tutti utilizzati sotto la soglia del 40%, eccetto il Brennero. Ciò accade perché il flusso di merci prevalente utilizza gli assi di collegamento Nord Sud, ovvero dai porti italiani, verso il centro Europa e viceversa. Solo il 12 % dei traffici italiani si dirigono verso Est, mentre meno del 20% prende la direzione Ovest. Una Nuova ferrovia merci Est Ovest nella pianura Padana non è necessaria esistendo alternative come la “Medio Padana” e non essendo possibile far transitare i treni merci sulla linea veloce Torino Milano. “Essenziale, irrinunciabile, strategico, tagliati fuori” sono termini propagandistici che un governo serio e soprattutto “tecnico dovrebbe evitare.

Per ciò che riguarda il “futuro” bisogna dire che il tunnel di Maddalena è geognostico, serve cioè per capire se l’opera sia realizzabile e per sperimentare la fresa, finora mai testata nel massiccio d’Ambin. Non c’è nessun futuro roseo davanti a noi, al contrario è molto vicino il baratro economico e tecnico. Bisognerebbe capire quale sia la ragione per cui il Governo dà credito a Virano che si è dimostrato uno dei veri elementi dirompenti in questa faccenda, operando sostanzialmente la più grande azione di disinformazione lobbistica mai avvenuta e retribuita dallo Stato. Interporti e basi logistiche sulla linea Torino Lyon esistono già, sono finanziate dalla UE e vengono utilizzati in media al 25% della loro reale potenzialità nonostante ingenti finanziamenti a fondo perduto (18 milioni di euro anno). In particolare lo scalo merci di Orbassano è oggi utilizzato solo al 10% della sua potenzialità. Il gap non è logistico è di mercato. Se la logistica esistente non funziona ciò è imputabile ad un sistema feudale, arretrato, per nulla tecnologico che le ferrovie italiane non hanno interesse economico di migliorare ma piuttosto una capacità riconosciuta di portare alla paralisi. Le ferrovie sono diventate un’impresa privata a capitale pubblico, il più grande sistema appaltante italiano; un’impresa privata finanziata dai contribuenti con beneplacito dello Stato e dei politicanti che si avvantaggiano di questo sistema. Una anomalia denunciata ripetutamente persino dalla Corte dei Conti.

2) Qual è il costo?

Il progetto low cost da 8,2 miliardi di euro, a cui si fa riferimento nella risposta di Palazzo Chigi, al momento è una chimera. Infatti, nel testo dell’accordo del 30 gennaio scorso tra Italia e Francia, non c’è traccia di alcuna nuova stima, né di alcun vincolo di finanziamento per l’Unione Europea: ci si limita ad indicare la nuova percentuale del

contributo dei due Paesi contraenti (57,9% a carico dell'Italia e 42,1% a carico della Francia) e si rimanda al progetto definitivo per avere un costo stimato da un terzo esterno. E' grave, quindi, che la Presidenza del Consiglio accrediti l'esistenza di una nuova stima ufficiale dei costi dell'opera e indirettamente l'esistenza di un piano economico-finanziario ad ora inesistente o comunque non conosciuto.

Quindi gli 8,2 miliardi di euro, di cui un 40% (3,28 miliardi di euro a carico dell'Unione Europea) sono una pura e semplice fantasia, sia perché ad oggi nessuno ha spiegato come si arrivi a questo sconto sulla realizzazione del tunnel, né come un accordo bilaterale, non sottoscritto dall'Europa, possa impegnarla a versare quasi 3,3 miliardi di euro, quando tra l'altro la coperta è molto corta sulle reti transeuropee (TEN-T). Tanto che il commissario europeo ai trasporti Siim Kallas, negli scorsi giorni in un'intervista ad Italia Oggi ha dichiarato che i fondi pluriennali destinati agli assi prioritari europei potrebbero aumentare da 8 a 31,7 miliardi di euro, che divisi per i 30 progetti prioritari europei, fanno al massimo un miliardo di euro per ogni progetto, spalmato nel tempo.

Il finanziamento della UE per le opere di indagine di fattibilità è stabilito al momento (salvo nuovi tagli) in circa 643 milioni (erano 671 e sono da suddividere tra Italia e Francia). I contributi verrebbero elargiti solo a fine lavori e solo se i tempi stabiliti saranno rispettati. Oggi il sondaggio geognostico non è ancora partito nonostante nel crono programma si citasse una data precisa, inizio 2010! Il progetto preliminare della tratta italo-francese approvato dal CIPE contiene ben 222 "prescrizioni" e 5 raccomandazioni, ed è stato impugnato davanti al TAR dalle associazioni ambientaliste e dagli Enti territoriali coinvolti, ognuno sulla base della propria legittimazione. Allo stesso modo è stato impugnato il progetto della discenderia di Chiomonte. Mentre il progetto preliminare della tratta nazionale è ancora sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale e il Ministero dell'ambiente ha chiesto ben 36 integrazioni su aspetti ambientali salienti del progetto. Iniziare l'opera prima del perfezionamento delle procedure di VIA e delle decisioni del TAR Lazio sarebbe un azzardo. La suddivisione per fasi del progetto è un espediente per dimostrare che i costi diminuiscono. In verità l'operazione non ha funzionato poiché nei progetti si dichiara che la "fasizzazione comporta costi suppletivi per circa 200 milioni di euro! Inoltre se l'Europa decidesse di finanziare solo il tunnel, resterebbe totalmente a carico delle finanze pubbliche la tratta tra Susa e Chiusa San Michele con un surplus di costi rispetto quelli oggi stimati di oltre un miliardo di Euro (a preventivo). La priorità sarebbe la sistemazione del nodo, cosa vogliono fare invece? Realizzare la

galleria. Il grande affare sono gli appalti per il tunnel di 57 km (che ancora non si sa se è fattibile), ma la criticità è il nodo di Torino dal costo pari a 1/20 della galleria. Strano vero?

Più che "low Cost" questo sarebbe un progetto "long cost", ma questa metodologia permetterebbe di cominciare l'opera tenendo aperto il rubinetto dei costi il più a lungo possibile, come una Salerno Reggio Calabria del nord.... Tra l'altro nell'Accordo ufficiale tra Italia e Francia del 30 gennaio scorso non c'è traccia di cifre e anzi si rimanda al progetto definitivo e ad una valutazione di un soggetto terzo per stabilire il costo dell'intervento. La ripartizione dei costi che Monti dichiara in 8,2 miliardi, ma che sul sito ufficiale Ltf diventa 9,5 miliardi, sarebbe ripartito tra gli stati in modo non proporzionale ai chilometri di galleria: l'Italia per i suoi 12 km (su 57) pagherebbe il 50% dei costi. L'asse commerciale equivalente al 34,4 % citato da Virano, pardon Monti, nel suo documento non significa nulla. Dell'asse fanno parte anche il valico del Monte Bianco, il Frejus autostradale, Ventimiglia, i valichi del cuneese tra cui quello di Tenda... idem per sui valori di interscambio verso Ovest. Si annoti che i valori di interscambio aumentano con l'aumentare del valore delle merci e dell'inflazione, il che non corrisponde a quantità di traffici reali. Un 6,3% in più citato da Virano é sostanzialmente dovuto all'aumento dei prezzi, mentre la quantità di scambi in tonnellate resta sostanzialmente inalterata rispetto al 2010, ma ben al di sotto (circa 70 %) rispetto alla fine degli anni 90. Qui il governo tramite i dati dell'Arch. Virano ha cercato di fare il furbetto, ma a dimostrazione che i flussi principali e assolutamente maggioritari siano Nord Sud il Governo stesso ammette che la Germania ha il maggior interscambio con l'Italia...

I costi dichiarati pubblicamente in TV da Virano per la Torino Lyon sono 130 milioni a chilometro, a preventivo (tutti sappiamo che a definitivo come minimo quadruplicano), ma la cosa da chiarire è che si tratta di stime al 2009. Quanto costava l'acciaio, la benzina, il rame, il cemento nel 2009? Alcune materie prime sono già aumentate del 35% in 3 anni. Possiamo già parlare di 160 milioni a km a preventivo' 1600 euro a centimetro? Quante scuole, ospedali, quanti locomotori o vagoni si possono comperare con la cifra equivalente ad un km di ferrovia? In ogni caso finora, senza piantare un chiodo circa 800 milioni sono già sprofondati nel buco della Torino Lyon. Un economista, definito "tecnico" che avvalla simili sprechi non può definirsi sobrio! A proposito, Di Pietro, ministro che chiese i finanziamenti nel 2007 scriveva: Questa è un'opera dalla complessità senza precedenti, che abbisogna di un "montaggio finanziario accurato e della partecipazione economica della UE. Nessuno sa se l'Europa tirerà fuori i soldi, nessuno sa se l'Europa troverà dei finanziamenti. Tutti i governi

invece vorrebbero tenere i costi delle grandi opere fuori dai bilanci statali. Insomma la Torino Lyon non ci porterà più velocemente in Francia ma verso Atene, verso l'aumento infinito del debito pubblico, verso il fallimento.

3) Qual è l'importanza economica dell'area collegata alla Torino Lione?

Parlare di baricentri economici e di numeri di abitanti ha un senso se si parla di bacini economicamente pesanti come Parigi e Londra, circa 40 milioni di abitanti, nonostante questo la linea ferroviaria Eurotunnel è già fallita 2 volte! Si consideri inoltre che l'itinerario preferito per i treni dell'Eurotunnel prosegue sulla direttrice svizzera e non italiana per evidenti ragioni di maggior traffico. Per le merci inoltre andrebbero considerati prioritariamente gli itinerari delle "autostrade marittime", che per evidenti questioni di costi del trasporto assorbiranno nel tempo sempre maggiori quantità di traffici.

La propaganda delle "macroregioni" è una bufala colossale, degna di truffatori del secolo scorso, i tassi di crescita di questa macroregione supposta non sono neppure paragonabili con regioni ben più piccole della Germania che non sono state benedette con la AV ferroviaria. Il parallelismo dell'architetto Virano tra crescita, futuro e velocità/ capacità è del tutto anacronistico allorché tutte le regioni economicamente avanzate ragionano oggi di filiera corta e chilometri zero, di reti internet, di cablaggio. La novità non è il cemento, la novità, è la rete informatica questa sì ad alta velocità! Le risposte del governo si basano spesso su valori monetari che sono soggetti a variazioni indipendenti dalle quantità di merci trasportate e si può facilmente verificare che non esiste nemmeno un parametro utile di ragionamento che si basi su numeri di passeggeri. Nel miglior stile di Virano si interpretano i dati, e quando si rischia di non saper cosa dire di favoleggia di futuro senza neppure aver compreso il presente.

4) Quali sono i punti più qualificanti del nuovo accordo?

Il nuovo accordo, come già detto (vedi domanda e risposta n. 2) stabilisce nella sostanza solo la nuova ripartizione percentuale dei costi tra Italia e Francia ed è significativo che nella risposta della Presidenza del Consiglio si usi il condizionale: l'Ue potrebbe erogare un finanziamento fino all'ammontare del 40% del costo complessivo. L'uso del condizionale può essere comprensibile ai soli fini propagandistici ma è sinceramente impresentabile dal punto di vista istituzionale, visto che il testo compare sul sito di Palazzo Chigi. Si deve ricordare che in nessuna parte dell'Accordo del 30 gennaio compare alcuna

esplicitazione dell'impegno dell'Unione Europea non potrebbe essere altrimenti dato che l'accordo del 30 gennaio, non è sottoscritto dalla Commissione Europea ed impegna solo i Governi di Italia e Francia. C'è da notare tra l'altro che si tratta di uno strano accordo, anche rispetto ai reali impegni assunti dai due Paesi contraenti dato che all'art. 1 che descrive l'Oggetto dell'Accordo si precisa: "IL presente accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. In particolare non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto". Di quale accordo parliamo? Quello del 2001, quello sul libro bianco di Delors oppure quello di Pracatinat? Di una cosa siamo certi: quando i proponenti sono in crisi fanno un nuovo accordo, e ad ogni accordo o costi lievitano, mentre le merci diminuiscono e i cittadini comprendono sempre più la truffa.

I tre anni di lavoro impegnativo e ben retribuito di burocrati e faccendieri hanno portato ad un unico risultato: la militarizzazione del territorio ed una spesa enorme (attorno ai 100.000 Euro al giorno), solo per la cosiddetta "sicurezza" di Maddalena, il finto cantiere, così come è stato definito dai parlamentari europei che lo hanno recentemente visitato.

Far approvare in progetto di questo tipo da parlamenti che non sanno neppure di cosa si parla come è stato dimostrato ampiamente (RAI 2 L'ultima Parola) è un comportamento irresponsabile specie per un Governo pro tempore di presunti tecnici. E' fin troppo evidente l'interesse delle banche, prima ancora che di Confindustria all'affare. Il vero affare infatti è prestare i capitali senza rischi per decine di anni. Capitali enormi che permettono l'incasso garantito di interessi colossali, presumibilmente non inferiori al capitale impegnato nell'opera. Interessi a debito che alla fine saranno caricati sulle future generazioni. Insomma con il DIO TAV si vende una profezia di progresso uccidendo le poche speranze dei giovani caricandoli di debiti. Con il DIO TAV si rende palese la totale nullità della politica e la mancanza di etica economica. La stessa mancanza di etica che stava dietro alle risate tra imprenditori dopo il terremoto dell'Aquila. Quando poi si parla di riprogettazione e di Governance viene veramente da ridere. Basta pensare a tutta una serie di sondaggi mai effettuati o realizzati sul lato opposto della valle rispetto all'attuale percorso. Per concludere annotiamo che il trasferimento modale alpino dovrebbe far parte di un

piano nazionale dei trasporti che invece manca colpevolmente da anni. L'uno e l'altro rimangono buoni propositi, nient'altro.

5) L'opera è stata concertata col territorio?

Anche qui dire che c'è stata attenzione alle richieste del territorio e che ci sono state 183 sessioni di lavoro settimanale non dimostra, né conferma assolutamente nulla visto che i progetti del cosiddetto cunicolo della Maddalena, del tunnel di base e della tratta italiana, presentati in VIA, mai sono stati sottoposti all'approvazione dell'Osservatorio Val Susa. Né, d'altra parte, il ruolo dell'Osservatorio è stato mai quello di dare assenso a specifici progetti. Certo l'Architetto Virano fatica molto a distinguere il suo ruolo di promotore dell'opera da quello di Commissario "super partes", riducendosi spesso ad una maschera teatrale in stile goldoniano.

Come si legge nel Primo quaderno redatto dall'Osservatorio (pag. 9) viene semplicemente detto che questo è l'organo tecnico in cui sono rappresentate tutte le istanze interessate, che ha il compito di istruire i problemi. Demandando al "Tavolo istituzionale" di Palazzo Chigi e alla Conferenza dei Servizi, rispettivamente le decisioni politico-istituzionali e amministrative riguardanti i progetti. Le istanze dei territori sono state rappresentate? La risposta è NO. La prova? I sindaci buttati fuori dall'Osservatorio se non condividevano l'opera. Oppure tecnici come il Professor Tartaglia silurato perché pretendeva di verbalizzare gli incontri dell'Osservatorio.

Inoltre si propaga l'accordo di Pracinat come l'inizio della concertazione, ma da quando in qua un accordo viene firmato solo da una delle parti, il proponente (travestito da Commissario), l'Architetto Virano? Forse per richieste del territorio si intende lo spostare il tracciato di qualche decina di metri, progettare gallerie nel fondovalle, sotto alla linea esistente, convincere a forza di Contributi regionali comuni come Chiomonte (800.000 euro promessi per l'area archeologica) oppure la promessa di stazioni internazionali in cui in realtà i treni non fermeranno mai, come a Susa. Parlare di compensazioni con chiunque abbia studiato i progetti è perlomeno offensivo, infatti gli unici che le accetterebbero sono i comuni non coinvolti dall'opera. Guarda caso delle 50 amministrazioni coinvolte nella fase due dell'osservatorio, dopo l'esclusione dei sindaci contrari all'opera, ben 38 amministrazioni non risultano coinvolte dall'opera. Un esempio di truffa partecipativa, propaganda viranesca, parole al vento, anni di bugie per ottenere che la valle diventasse un calderone. Bravo Virano! Signor Monti, uno simile commissario straordinario in un paese civile lo avrebbero licenziato da tempo e invece di vender fumo dovrebbe guadagnarsi da vivere nel

mercato

reale

dell'architettura!

Per concludere annotiamo che dai Quaderni dell'Osservatorio si evincono 3 elementi: 1) la linea attuale non è satura, 2) l'opzione zero non è mai stata considerata, 3) prima delle nuove linee serve una politica dei trasporti, che però nessuno immagina di porre in essere.

Oggi si fa tanto parlare di compensazioni e di cifre. Facciamo notare che di fronte ad un costo a km a preventivo di 130 milioni, 500 a definitivo, ogni compensazione promessa non è altro che una vergognosa bufala buona per dei boccaloni della prima ora. Solo degli squinternati irresponsabili travestiti da amministratori possono pensare di farsi convincere da simili argomenti, anche perché la salute non può stare sul tavolo di alcuna compensazione.

6) Quali saranno i principali vantaggi della Torino Lyon, una volta realizzata?

Scappa da ridere, ma diciamo subito che il vantaggio sarebbe solo per i finanziatori, le banche e per i General Contractors. La soluzione ci sarebbe: si può da subito di utilizzare qualche locomotore in più su una linea raddoppiata negli anni 80, far girare più convogli nella galleria del Frejus (ammodernata e resa percorribile ai treni merci di ultima generazione con una spesa di 700 milioni di Euro). Invece di vorrebbe scavare per 20 anni (ammesso che l'opera sia fattibile), magari senza aspettare gli esiti dello scavo geognostico, per una galleria inutile. Inutile e pericolosa: milioni di metri cubi di roccia potenzialmente amiantifera e uranifera, con la perdita di una quantità d'acqua equivalente al fabbisogno di 1.000.000 di persone (dato commissione COWI presso UE).

Con pochi milioni di Euro in locomotori, carri e vagoni ferroviari ed un poco di "organizzazione svizzera" si otterrebbe in brevissimo tempo il risultato voluto evitando di infilare il Paese in una guerra di religione sul TAV che costerebbe tra i 20 ed i 60 miliardi di Euro ove si riuscisse mai a realizzarla... forse fra 30 anni. Una domanda: qualcuno ha l'ardire di dire e scrivere che la linea storica è vecchia, obsoleta. Ma allora perché si sono appena spesi 700 milioni solo nell'ammodernamento della galleria del Frejus di 12 km? Diciamocelo, la Torino Lyon è una truffa, nel caso contrario lo è stata la sistemazione della linea storica! Dei passeggeri non parliamo neppure, chi lo fa è un piazzista. I treni passeggeri veloci viaggiano già sulla vecchia linea, 3 coppie, di TGV e viaggiano ai 170 km orari in valle. Erano 6 coppie, li hanno tagliati per mancanza di passeggeri. Se fosse serio il Governo dovrebbe spiegare che la nuova galleria necessiterebbe di un traffico di 250 treni al giorno per essere in pari, e che i treni veloci ai 200 all'ora non sono compatibili con quelli merci da 100 all'ora, che le linee veloci non sono

compatibili con i treni pesanti, che la linea vecchia e nuova non sarebbero compatibili perché avrebbero alimentazioni elettriche diverse. Questi fatti interessano al Governo o si accontenta della propaganda di Virano? Evidentemente si accontenta, non è per nulla tecnico e ben poco sobrio. Soprattutto non ha a cuore gli interessi dei cittadini ma quelli dei grandi gruppi bancari e di costruttori. Esempio lampante quello dell'affidamento senza asta dei lavori della galleria geognostica di Maddalena. I Treni "metropolitani" sulla linea esistente ci sono già, girano vuoti, (servizi televisivi lo hanno dimostrato) sono già stati inseriti negli orari, ma non c'è utenza! Nonostante questo la linea attuale ha ancora il 60% di tracce libere. Documenti governativi ufficiali hanno evidenziato che con la nuova linea completata da Torino a Lyon, solo l'1% dei traffici gomma passerebbe sulla ferrovia (fra 30 anni eventualmente) e non si considera che per allora le tecnologie permetteranno di avere camion molto meno inquinanti, ragion per cui anche la strampalata palla del bilancio ambientale dovuto alla diminuzione del traffico diventa assolutamente evidente. Non serve velocità ma pulizia, mezzi efficienti, stazioni funzionali, prezzi concorrenziali, politiche dei trasporti moderne, integrazione tra i trasporti e la rete internet. Tutta roba che costa poco se proporzionata alla Grande Opera, il tunnel, buco nel bilancio pubblico. Concludendo il costi per la Torino Lyon sarebbero immediati, sottostimati, i vantaggi sono già sovrastimati oggi ma soprattutto così lontani nel tempo da perdersi e perdere il Paese.

7) La Francia è più avanti di noi sui lavori di scavo?

La risposta è semplice, in una valle spopolata, la val Maurienne, forti pressioni politiche e finanziamenti mirati ai comuni interessati hanno permesso finora solo di realizzare 3 diversi sondaggi, ovvero cunicoli che servono per verificare le caratteristiche geotecniche dell'area di intervento, le "discenderie", in tutto circa 8 km di scavo, che hanno evidenziato problemi geologici e idrogeologici non indifferenti. Si dovrebbero scavare 57 km di galleria doppia, più le gallerie di collegamento tra i due tunnel, le gallerie di ventilazione, roba da circa 150 km di scavo solo nel massiccio d'Ambin. 50 gradi calore, grisou, rocce inconsistenti, acqua calda in salita, almeno 21 faglie con venute d'acqua in forte pressione, rocce diverse, alcune durissime altre gessose e poco consistenti, vacuolari, intrise d'acqua, poi radon, amianto, materiali radioattivi... per questo e ma Monti non scaverà un bel nulla, in tutti i sensi! LTF si è dimostrata priva di affidabilità tecnica: le tre opere di scavo che ha gestito si sono dimostrate un clamoroso fallimento. Per la discenderia di Modane, lunga 4.000 m, ha impiegato 5 anni, che corrispondono ad una media di 2,3 metri di scavo al

giorno. Per quella di La Praz, lunga 2.480 m, ha impiegato 5 anni, che equivalgono ad una media di 1,4 metri al giorno. Per quella di St Martin La Porte, di 2.280 metri, 7 anni, corrispondenti a meno di un metro al giorno. Considerando quindi una media di avanzamento di 1,5 m/giorno, la galleria geognostica di 7,5 km di Maddalena non sarebbe conclusa prima di 14 anni. Questa stima non tiene conto però delle probabili difficoltà geologiche che s'incontrerebbero negli scavi, come è accaduto durante la realizzazione della vicinissima centrale di Pont Ventoux, scavata in rocce analoghe, per cui i tempi potrebbero essere assai più lunghi. In ogni caso la difficoltà di attivare gli espropri di Maddalena evidenzia anche un'incapacità congenita del sistema amministrativo. Le correzioni apportate sono di ordine militare con l'occupazione illegale dei terreni. Già questo fatto dovrebbe chiarire da solo l'impossibilità legale e l'incapacità gestionale di Virano, Ltf, prefetto e forza pubblica. In questo senso la presa di posizione del Governo a favore dell'opera è grave perché giustifica uno stato evidente di illegalità. Per parte francese va detto che una recente perizia audit nel maggio 2003 stroncava questo progetto. Non a caso il candidato socialista alla presidenza della repubblica francese si è impegnato a dare un "colpo di freno" a nuovi progetti di linee ad Alta Velocità.

8) C'era davvero bisogno della nuova linea Torino Lione, visto il calo del traffico sulla direttrice storica del Frejus?

Il tunnel dell'attuale ferrovia del Frejus è stato ammodernato permettendo il transito dei moderni container posti su camion sino alla sagoma di 4,08 metri (Gabarit B1, tipico delle ferrovie italiane, francesi ed europee): i lavori, conclusi nel dicembre 2010, hanno restituito un'opera grandiosa e modernissima. La questione della differenza di sagoma con i 4,20 metri della Torino-Lione è peregrina, perché anche i più grandi container passano senza problemi, se non sono caricati su di un camion e su un carro tipo Modalohr. I costi di ammodernamento hanno superato 700 milioni di euro. In val di Susa tra il 1973 ed il 1994 sono stati costruiti anche il tunnel autostradale e l'autostrada del Frejus. La Valle di Susa è la valle alpina più ricca di infrastrutture viarie di Italia, con due strade statali, un'autostrada moderna ed una linea ferroviaria a doppio binario sulla quale già attualmente passa il TGV Parigi-Milano. Attualmente nel tunnel di valico del Frejus passano 57 treni/giorno contro una potenzialità di 226 treni/giorno. A livello di interscambio merci Francia-Italia, ad es. nel 2008 il traffico attraverso il valico ferroviario del Frejus è sceso a 4,8 milioni di tonnellate dopo essere arrivato ad un picco massimo di 10 milioni nel 1997. Il traforo autostradale del Frejus ha avuto

12,2 milioni di tonnellate di merci, lo stesso livello di 15 anni prima. Al Monte Bianco nel 2008 sono transitate 8,6 milioni, nel 1998, prima dell'incendio erano 13,3 milioni. Le previsioni di saturazione dei valichi sono del tutto infondate secondo i dati recenti e quindi è falso che sia indispensabile una nuova linea, non transitano merci perché diminuiscono i consumi. L'ultimo dato risale al 2011, sono transitate solamente 3,9 milioni di tonnellate di merci ed anche l'autostrada (nonostante il progetto di raddoppio del tunnel) vede scendere in ugual percentuale le merci in transito.

9) Ci saranno ricadute occupazionali nella realizzazione della nuova linea? E nella fase di esercizio?

È stato propagandato il Démarche Grand Chantier, ossia "Vendere bene il Grande Cantiere", uno strumento atto a fornire un'occupazione temporanea per le imprese edili.

Si tratta di garantire ai luoghi attraversati dall'opera che lo sviluppo del cantiere sarà l'opportunità per assicurare lavoro alla manodopera locale. Tuttavia, lavorandoci grandi imprese che quasi sempre non sono di provenienza locale, queste ultime si servono dei propri operai specializzati già esperti e non assumono sicuramente manodopera da formare perché la formazione costa. I programmi di formazione proposti dalla "concertazione tra il potere centrale e gli enti locali" lasciano dubbi poiché si immagina che le amministrazioni locali debbano partecipare con le proprie risorse per formare personale che sarà impiegato per un tempo limitato, quindi un investimento che non torna a casa, una spesa e basta. Gli unici benefici saranno relativi a subappalti a qualche albergo e ristorante locale e per quanto riguarda i cantieri. L'occupazione temporanea garantita a poche decine di operai non ripagherà l'economia locale, mentre il territorio nel suo complesso sarà devastato dal punto di vista ambientale con probabile abbandono della valle di parte della popolazione e perdita di valore immobiliare. La cosiddetta Demarche Grand Chantier non è altro che una procedura amministrativa, e con opere simili e così complesse la specializzazione delle imprese e del personale è basilare ragion per cui la cifra di 4000 occupati indiretti è pura propaganda, infatti le società operanti si approvvigionerebbero autonomamente, senza utilizzare personale locale. Ciò provocherà la fuga di attività imprenditoriali locali con contemporaneo inserimento nelle lavorazioni a basso valore aggiunto (trasporto e movimento terra) di società già attive nella TAV e magari in odore di mafia.

10) Il progetto ha una sostenibilità energetica?

Si parla di un fantomatico studio sul “bilancio carbonio” del progetto a vita intera dove si stima che a regime la riduzione annuale di emissioni di gas serra sarà paragonabile alle emissioni di una città di 300.000 abitanti, dopo 23 anni però. Uno studio dell'Università di Siena (dott. Mirco Federici) e intitolato “Analisi termodinamica integrata dei sistemi di trasporto in diversi livelli territoriali” dimostra scientificamente che “mentre il treno classico mostra rispetto all'auto un consumo di energia globale pari alla metà, la TAV mostra consumi doppi rispetto al treno e paragonabili alle auto: questo significa che se un TAV dovesse trasportare meno di 300 persone diventerebbe più energivoro di un'auto con due persone a bordo”. Per quanto riguarda il trasporto merci la situazione è di gran lunga peggiore: “un treno mostra un consumo energetico che può variare dal 60% al doppio rispetto al trasporto su camion, mentre il TAV mostra consumi che vanno dal doppio fino al triplo dei camion”.

Per quanto riguarda la produzione di CO₂ e particolato, “il TAV è addirittura più inquinante del trasporto autostradale”. Perché in questo studio si arriva a queste conclusioni? Perché lo studio considera la produzione e l'utilizzo dei milioni di tonnellate di acciaio necessario per l'opera che per essere prodotto necessita l'utilizzo di milioni di tonnellate equivalenti di petrolio con emissione di milioni di tonnellate di CO₂ e conseguente produzione di polveri sottili; a questo si aggiungono la produzione di cemento e le centinaia di migliaia di viaggi da parte dei camion e mezzi di cantiere. Non sarà quindi il TAV a ridurre le emissioni proposte dal protocollo di Kyoto, è molto meglio l'attuale sistema ferroviario. Alcune cifre: 6 milioni di mc di cemento, come 6 torri gemelle di New York, non meno un milione e mezzo di tonnellate di ferro ed acciaio cioè come 30 portaerei). Consumo di energia elettrica 175 milioni di kWh all'anno, per la refrigerazione e ventilazione in fase di scavo che dovrebbe abbassare i 50° a temperature compatibili con la sicurezza.

11) Esiste una sostenibilità ambientale?

Affermazioni categoriche quale quelle contenute nel testo di Palazzo Chigi sul fatto che il progetto non genera danni ambientali diretti e indiretti e che l'impatto sociale sarebbe assolutamente sostenibile si commenterebbero da soli, se non fosse che le risposte oltre ad essere surreali dal punto di vista tecnico (qualsiasi grande opera genera impatti sul conteso territoriale in cui viene inserita), sono molto scorrette, date le pesanti richieste di integrazione volute dal CIPE e dalla Commissione speciale di

valutazione di impatto ambientale e considerato, quindi, lo stato attuale delle conoscenze e delle procedure amministrative sin qui avviate.

Infatti, bisogna ricordare, come vedremo meglio qui di seguito, che solo del cosiddetto cunicolo de La Maddalena (Chiomonte) è stato presentato un progetto definitivo, ma ancora non è noto un progetto esecutivo e non sono iniziati i lavori, mentre pendono al TAR del Lazio due ricorsi amministrativi di impugnazione della Delibera CIPE che approva il progetto. Mentre sia per la tratta internazionale italo-francese che per quella nazionale siamo ancora alla progettazione preliminare, con l'impugnazione della Delibera CIPE che approva la tratta internazionale, e quindi si attende il perfezionamento della procedura di VIA sui progetti definitivi.

Per essere più precisi, sicuramente molto più della Presidenza del Consiglio dei Ministri, facciamo qui di seguito un excursus sull'attuale stato dell'arte.

Il 10 agosto 2010 viene avviata la procedura di VIA sul progetto preliminare della tratta comune italo-francese. Il 24 gennaio 2011, grazie anche alle Osservazioni prodotte dalle associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra), e dalla Comunità montana e di alcuni Comuni della Val Susa e della Val Sangone, la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente chiede che siano ripubblicate in VIA e quindi sottoposte ad una nuova fase di Osservazioni del pubblico aspetti sostanziali mancanti nel progetto LTF che riguarda principalmente lo scavo di gallerie (tunnel di base e tunnel dell'Orsiera) per complessivi 75 km, quali. 1. le alternative di trasporto dello smaltimento per ferrovia, 2) le alternative di riutilizzo e valorizzazione di materiale di scavo (in parte non trascurabile contaminato da sostanze pericolose quali l'amianto e uranio) in esubero, a) la realizzazione dello svincolo autostradale sull'A32. Il 3 agosto 2011 il CIPE (Delibera n. 57) approva comunque il progetto preliminare, rimandando l'approfondimento delle integrazioni richieste ed indica 222 prescrizioni su tutti gli aspetti più delicati dell'impatto ambientale, a cui dovrà conformarsi la progettazione definitiva (fase in cui viene perfezionata la procedura di VIA, ai sensi del Codice degli appalti). Nel gennaio 2012 associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra) e la Comunità montana e di alcuni Comuni della Val Susa e della Val Sangone impugnano, con due distinti ricorsi, davanti al TAR del Lazio la Delibera CIPE n. 57/2011.

La procedura di VIA sul progetto definitivo del cosiddetto cunicolo esplorativo de La Maddalena è stata avviata il 17 maggio 2010. Il 18 novembre 2010 il CIPE (Delibera n. 86) ha approvato il progetto con ben 128 prescrizioni. A giugno la Comunità Montana e alcuni comuni della Val Susa e della Val Sangone e le associazioni ambientaliste

(WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra), che avevano presentato a suo tempo Osservazioni nell'ambito della procedura di VIA, impugnano la Delibera CIPE n. 86/2010 davanti al TAR del Lazio segnalando tra l'altro, che a loro giudizio, non si tratterebbe di indagine esplorativa ma di una vera e propria galleria di servizio di 7,6 km, strettamente funzionale al tunnel di base, e contestando il frazionamento dei vari stralci progettuali in VIA (c.d. cunicolo esplorativo, tratta internazionale e tratta nazionale)

Il 28 marzo 2011 inizia la procedura di VIA sul progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), elaborati da RFI/Italferr, riguardanti la tratta nazionale da Piana delle Chiuse a Torino (o come viene definita burocraticamente "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione - Nuova linea Torino-Lione Tratta nazionale"). Le associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra) nel trasmettere decine di pagine di Osservazioni chiedono il ritiro del progetto e la ripubblicazione ai fini della procedura di VIA perché la documentazione presentata, data la sua vaghezza, non risponde ai requisiti e agli standard stabiliti dalla normativa sugli appalti. Il 9 giugno 2011 la Commissione tecnica VIA e VAS del Ministero dell'ambiente invia a Italferr una richiesta di ben 36 integrazioni su aspetti fondamentali quali le emissioni in atmosfera e l'inquinamento acustico e da radiazioni ionizzanti e non, l'impatto sull'ambiente idrico, sul suolo e sul sottosuolo, sulla vegetazione, la flora, la fauna e gli ecosistemi e il paesaggio, la salute pubblica. La richiesta porta ad una nuova fase della procedura di VIA sul progetto preliminare che viene aperta il 17 aprile 2012. Il progetto genera danni ambientali diretti ed indiretti, mentre nell'ambito sociale alcuni danni si verificano addirittura già prima dell'inizio di eventuali dei lavori. L'impatto più grave al momento è quello sociale sulle aree attraversate, con evidente manifestazione nel crollo dei prezzi immobiliari. In questo senso ci troviamo in una situazione assolutamente opposta a quella descritta dall'Architetto Virano che improvvisatosi oracolo aveva previsto sui "Quaderni dell'osservatorio" una rivalutazione immobiliare equivalente all'aumento di oltre 26 euro al metro quadrato. L'insostenibilità ambientale deriva da una quantità di fattori totalmente sottostimati ovvero ufficialmente sconosciuti ai promotori che ad esempio sottostimano in 40 mila le persone coinvolte mentre invece sarebbero almeno 400 mila, molte delle quali nella cintura torinese. Sembra che nessuno nel governo abbia letto il progetto nel quale si cita che l'incremento di malattie respiratorie e cardiocircolatorie sarebbe del 10% in valle a causa dei cantieri... Il trasporto di marino, la creazione di enormi discariche, l'utilizzo massiccio della ferrovia per trasportare rocce, la quantità enorme di mezzi movimento terra necessari non fanno che confermare l'insostenibilità dell'opera.

Totalmente sottostimato l'effetto dei forti venti e delle gravi alluvioni che si susseguono da anni in valle. Il fatto che il progetto attuale (questo è solo il 7° progetto) si sviluppi in gran parte in galleria non deve assicurare proprio per nulla. Gli acquiferi delle montagne, la quantità di scavi ed il calore altissimo nelle viscere dei monti sono i fattori ambientali totalmente nascosti da Virano. Fattori che come per l'amianto e l'uranio non farebbero che aumentare i costi dell'opera. Rassicura poco che nel 2005 dopo alcuni sondaggi farsa, Virano avesse assicurato tutti che l'amianto non c'era... adesso si scopre che ne dichiarano l'esistenza nei loro progetti... Un tracciato per la tratta internazionale in territorio italiano di 81,1 km ma solamente una decina di km all'esterno, risulta evidente che anche la sicurezza del trasporto diminuirebbe rispetto alla linea attuale... Le gallerie profonde, intercetterebbero le falde acquifere condizionando gli acquedotti e l'agricoltura, risorsa che ha ormai pochi spazi di sviluppo a seguito della enorme quantità di strutture viarie realizzate (nota bene: Virano fu amministratore proprio della più importante, l'autostrada A32). In sintesi il consumo del suolo dell'opera assume una grande rilevanza se confrontata le superfici ancora libere ma il ragionamento dell'Architetto è che siccome c'è già tanto cemento bisogna cementificare ciò che resta... Il suolo occupato dalla struttura, cantieri, aree a servizio e vincolate creerebbe una situazione insostenibile per le attività, per il turismo e per la residenzialità. Già in passato si sono create enormi strutture inutilizzate, cave e discariche, ma in quel caso nessuno ancora sapeva cosa rappresentava un'opera tanto impattante, oggi tutti ne hanno coscienza. Un governo che nega l'esistenza di simili problemi non garantisce alcun tipo di fiducia e l'utilizzo della forza per iniziare un semplice cantiere di verifica geologica ne è la prova.

12) Quali sono gli aspetti geologici più importanti?

La difficoltà incontrata da LTf ed Rfi all'epoca dei sondaggi "militarizzati" nel 2010/2011 ha obbligato i proponenti ad utilizzare i dati forniti da altri enti, sondaggi realizzati in aree diverse, a profondità poco rappresentative della realtà che si doveva studiare. Insomma chi racconta che i sondaggi sono stati fatti dice bugie, idem per le valutazioni sull'acqua e sulla presenza di materiali pericolosi. Quale costruttore ammetterebbe di trovarsi di fronte ad un problema? Ma i problemi, forse insormontabili, sicuramente forieri di costi non dichiarati nei progetti ci sono. Chi vuole fare un test può andare su internet e cercare i vocaboli uranio valsusa, scoprirà cose che Virano nega mentendo spudoratamente. Nessun Architetto ha un

naso così sopraffino da poter testare il radon, l'uranio e l'amianto fin dentro le montagne, sarebbe un fenomeno da baraccone. L'Agip Mineraria invece trovò materiali radioattivi nelle aree vicine al "fortino di Maddalena fin dagli anni 70, usando metodi scientifici, rilevando ben 28 affioramenti, la maggior parte dei quali nella zona del cunicolo di Maddalena (!). E dove c'è radioattività, c'è radon, chiedere per informazioni a Pont Ventoux. Per l'amianto il dato di riferimento è reperibile anche qui su internet, ma anche direttamente nei progetti LTF. Se non bastasse si sappia che a Cesana, vicino al confine francese, i lavori per una importante arteria sono fermi: non si sa come procedere di fronte a tanta roccia amiantifera! Segno che le procedure di sicurezza potrebbero addirittura bloccare i lavori. L'amianto è presente un po' ovunque in valle di Susa e perfino durante la scelta dei siti olimpici del 2006 si incontrarono affioramenti in diverse località valsusine.

13) Come sarà smaltito il materiale di scavo?

La realizzazione della linea produrrà una rilevante quantità di materiale di scavo. LTF prevede di massimizzare il riutilizzo del materiale, stoccandone grosse quantità nelle discariche valsusine a Mattie, Sant'Ambrogio, Caprie. LTF li chiama "interventi di riqualificazione ambientale" ma 9,6 milioni di tonnellate di pietrisco costituiscono una montagna di pietre e materiali vari, magari inquinati in parte durante i lavori (come nel Mugello). La movimentazione dei materiali a discarica e di quelli riutilizzati e lavorati eventualmente creerebbe un flusso pesantissimo di mezzi in grado di mutare in peggio la già critica circolazione viaria. Per ciò che riguarda il trasporto via treno del marino è la scoperta dell'acqua calda di Virano, o almeno così viene venduta. Trasportare da Susa a Montanaro, vicino a Chivasso, 80 km di distanza, su vagoni ferroviari, passando per il nodo di Torino è un'impresa degna di un illusionista, il mago della bufala. Della serie tutto è possibile, tanto pagano gli altri... Tra l'altro le discariche di Montanaro prima dell'inizio degli scavi potrebbero già essere esaurite. Ma i maghi a cosa servono? Un colpo di bacchetta magica e via! Zero emissioni, nessun impatto, niente polvere, discariche rinaturalizzate, treni che viaggiano su e giù leggeri e silenziosi per anni, centrali nucleari francesi che producono a tutta forza l'energia necessaria per farli muovere, e noi che paghiamo sia le magie del mago che il suo stipendio (ormai sono 6 anni).

14) Qual è la dimensione reale del dissenso delle amministrazioni locali?

Vi ricorderete tutti le dichiarazioni di Virano in cui si affermava che ormai i contrari erano poche persone, catalogate da Chiamparino nei "soliti quattro gatti"?

Questo è il punto su cui il mago architetto dà il meglio di sé. Lasciato non a caso come ultimo. Si tende a dimostrare che sono tutti d'accordo, ma spieghiamo meglio: i comuni francesi, 87, dice Virano, in realtà non hanno ancora visto alcun progetto che in Francia non c'è. Partirà eventualmente (se il Governo francese troverà le risorse) solo dopo il 2024, fra 12 anni, allorché i francesi avranno qualche certezza sulla fattibilità reale del tunnel e sulle reali intenzioni degli italiani (ci conoscono bene e non vogliono rischiare). Dei restanti 25 comuni a noi risulta che 24 abbiano deliberato contro, in valle di Susa. Come dire: dove passa il progetto lo hanno bocciato. Questa è la realtà, i numeri di Virano sono una truffa. Diciamo però anche un'altra cosa: come mai l'Architetto tira in mezzo i comuni francesi? Non stiamo parlando del tracciato italiano? Parliamone. I comuni favorevoli da Chiomonte a Chiusa San Michele sono 2 vogliamo spiegare come mai? Chiomonte ha ricevuto grossi aiuti dalla Regione Piemonte per la stazione sciistica del Fraissin ed ha un assegno pronto di 800.000 Euro per "riqualificare l'area archeologica". Una storia non proprio lineare in cui compaiono parenti di assessori regionali e finanziamenti che arrivano direttamente da Roma dopo la visita del sindaco Pinard ai ministeri interessati dal TAV. Parliamo dell'altro comune favorevole (o forse no, non è ancora chiaro) Susa. L'attuale sindaca Amprino dopo essersi scagliata contro l'opera nel 2005, ha repentinamente cambiato idea ottenendo i voti delle ditte segusine che oggi operano a Chiomonte, voti necessari per diventare sindaco sotto l'ala protettrice dell'Onorevole Bonsignore, esperto navigatore in appalti & C. La stazione internazionale, che di internazionale ha solo il nome, è stata l'altra fetta di torta, per adesso ancora in frigorifero, anzi in freezer. Per fortuna ad alzare il livello di attenzione sull'opera in famiglia Gemma Amprino c'è il marito, medico, che firma il manifesto NO TAV dei medici valsusini. Ciò che Virano proprio non capisce è che in un pasticcio simile, che lui stesso ha creato e fomentato da Pracatinat in poi e forse anche prima, ogni amministratore attento e disinteressato ha preso le distanze dal suo operato degno di un illusionista circense. Per questo motivo l'opposizione aumenta, perciò lo striscione amministratori della valle di Susa precede sempre i cortei, per questo il presidente della Comunità Montana l'Ingegnere Sandro Plano è attaccato dal suo stesso partito (guarda caso lo stesso di Virano) che pare avere grossi interessi nell'opera con la CMC di Ravenna, la stessa ditta che si è aggiudicata senza bando i lavori di Maddalena per 94 milioni nel 2011 dopo che nel 2005 aveva vinto un altro appalto di LTF, in altra area, con altre modalità ed altri costi (85 milioni)... l'appalto di Venaus appunto, quello per cui è già dovuta intervenire la Magistratura. Quello per cui l'attuale Ministro Severino provò

senza successo a difendere Comastri il direttore di LTF del tempo, che si prese una bella condanna per turbativa d'asta.

Il Tav non si farà, e sarà un bene per i contribuenti e per qualsiasi governo realmente "sobrio" attento ai reali bisogni dei cittadini. Per procedere in una situazione così complessa che evidenzia ormai presso la maggioranza assoluta della pubblica opinione l'inutilità dell'opera, possiamo solo consigliare di cambiare al più presto gli interlocutori che non si sono rivelati credibili, affidando la questione ad un gruppo di tecnici, possibilmente non di parte.

Il Governo pro tempore e tecnico di Monti ha grosse responsabilità. La trasparenza prima di tutto se la assuma!

La redazione: Ambiente Valsusa
Scrivi a: info@ambientevalsusa.it

Uscire da Expo è possibile

1,3 mld di euro sprecati per expo? 16 mln di euro per uscirne subito!

1% speso = 99% risparmiato

Il regolamento del BIE (Bureau International des Expositions) prevede la possibilità di rinunciare a Expo2015 attraverso il pagamento di penali crescenti. Uscire da Expo è non solo possibile ma urgente: il ritiro della candidatura milanese se effettuato entro aprile 2012 comporterebbe una penale di 16,2 Mln di euro. A partire da maggio 2012, e fino ad aprile 2013, la penale, (comunque irrisoria rispetto ai soldi da trovare per realizzarlo) lieviterà a 51,6 Mln di euro. Le penali devono essere sostenute dalla società Expo 2015 s.p.a. pro quota fra i soci che la compongono (Governo 40%, Comune di Milano 20%, Regione Lombardia 20%, Provincia di Milano 10%, Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Milano 10%). In sostanza il 90% delle quote sono pubbliche (Governo e Enti Locali). **In caso di rinuncia a Expo 2015 entro aprile 2012, la penale per la nostra città sarebbe pari a 3,2 milioni di euro. Niente rispetto al deficit di bilancio locale (500 Mln di euro), poco se paragonato ai 28 Mln di euro che il Comune dovrà versare per entrare nella società Arexpo, che si fa carico dell'acquisto dell'area di Rho-Pero dove svolgere l'evento, con il 34,6% delle quote.**

A quattro anni dall'assegnazione, Expo2015 oltre che inutile e nocivo per il territorio, resta un progetto vuoto (l'immaginario proposto è in continuità con la città vetrina fatta di grattacieli, rendita fondiaria, eventi, poli logistico-commerciali, infrastrutture viabilistiche...che ben conosciamo). Questo vuoto, unito alla necessità di reperire finanziamenti drenando le già scarse risorse pubbliche, rende Expo 2015 oltremodo pericoloso per la nostra città ed insostenibile in termini sociali, ambientali oltre che economici. **Per Expo il patto di stabilità non è più un dogma inviolabile.** Comune, Provincia e Regione hanno chiesto a Monti una deroga al patto di 130 Mln di euro. Ossia continueranno a indebitarsi per organizzare un'esposizione che genererà altro debito, come i mega-eventi degli ultimi anni, la rinuncia di Roma alla candidatura olimpica, la ritirata del Portogallo dal corridoio 5 del TAV hanno dimostrato. La Grecia (ricordate le Olimpiadi di Atene?) è vicina. **La politica italiana** aspira a seguirla con tutte le energie e **insiste con un Expo a perdere (costo 1,3 mld più altri 10 mld di infrastrutture) quando con 16 mln di euro di penale può essere abbandonato. Uscirne ora spendendo l'1%, e risparmiando il restante 99%, ci sembra l'unica opzione credibile e ragionevole.**

Perché tutto questo?

Grandi opere, grandi eventi; così il blocco di potere economico-politico-finanziario (trasversale agli schieramenti) vuole rilanciare un modello di sviluppo economico e di sfruttamento di città e territori vecchio e senza futuro. Dalla Spagna ad Atene, a Londra, vediamo questi immaginari di ricchezza diventare sciagure per persone, territori e casse pubbliche. Beni comuni sacrificati e saccheggianti, privatizzazioni e tagli allo stato sociale sono le risorse con cui alimentare il profitto di banche, speculatori, multinazionali della logistica e dei servizi. Expo2015 è la shock economy milanese: inutili padiglioni tra grattacieli, centri commerciali e alberghi; aree agricole e sistema delle acque sacrificati per il business di Fiera, cooperative, banche, costruttori.

Chi paga?

La grande crisi ci percuote: i mercati hanno imposto a Governo ed Enti Locali la priorità del riassetto di bilancio a scapito di tutto il resto. In tutto il resto ci sono i servizi alla persona, la gestione del patrimonio pubblico ed il governo del territorio. Con le casse comunali vuote, Pisapia trova i soldi per comprare le aree Expo, mentre il suo assessore Tabacci impone tagli ai servizi, aumenti di tariffe e ulteriori privatizzazioni di patrimonio pubblico. Si continua a parlare di grande opportunità, ma per chi? Chi paga e chi ci guadagna? Nessuna risposta né ieri, né oggi. La crisi picchia duro nella capitale della precarietà, dove il min funzionale è composto di case a prezzi inaccessibili, speculazione sul vuoto abitativo e assenza di investimento sul diritto all'abitare, comprese l'abbandono delle Cascine che dovevano essere uno dei simboli di Expo. Il tutto sotto l'egida di Formigoni, vero deus ex macchina dell'*affaire* Expo: Commissario di Governo, responsabile delle infrastrutture con la Regione, sodale di Fiera, unico ad avere i soldi (i nostri) per pagare le quote di Expo Spa e Arexpo Spa. Si trovano le risorse per Expo mentre il Comune utilizza lavoro a cottimo differito (rilevatori censimento), taglia i precari amministrativi, progetta la multiutility "del nord", svende parte di Sea e Serravalle. Nonostante l'asse finanza/mattone stia navigando in cattive acque, il territorio è monetizzato e la bolla immobiliare che si gonfia. Magari esploderà proprio dopo Expo come è successo a Zaragoza (Expo'08), quando il valore degli immobili è calato del 40% in 2 anni. Nelle promesse di nuovi posti di lavoro possiamo leggere in filigrana l'incombere di lavoro nero, caporalato, infiltrazioni mafiose.

Rinunciare ora a Expo è il presupposto imprescindibile per un'idea diversa di città, pubblica, innanzi tutto per uscire dalla logica dominante di privatizzazioni e sussidiarietà; dove i diritti dell'abitare prevalgano sulla rendita, gli spazi di socialità e verde anteposti ai grigi grattacieli, la mobilità lenta e sostenibile prevalga su inutili

infrastrutture e centri commerciali. Uscire da Expo e salvare aree agricole da cave, cantieri, criminalità organizzata e improbabili serre virtuali.

Expo 2015 è un vuoto progetto su carta, crisi e beni comuni sono cose reali. No Expo è una scelta a salvaguardia del territorio, della sua economia, della società, del bilancio pubblico. Al fianco dell'opposizione sociale a Tav e Tem, perchè tocca ai territori, alle persone, a noi tutti, ribellarsi alla follia di Expo e scardinare il modello di sviluppo che impone debito e sacrificio di beni comuni e diritti.

Contro l'economia dei disastri che precarizza i corpi, violenta i territori e scippa la ricchezza prodotta dal sociale. Fermiamo Expo, volano usato per ridefinire il territorio metro lombardo.

1% SPESO - 99% RISPARMIATO

"No Intesa Day", contro le nuove autostrade ferma

la banca che distrugge il territorio

La mobilitazione davanti alle filiali del gruppo, promossa dalla campagna "Ferma la banca che distrugge il territorio". Verrà distribuita una cartolina indirizzata all'ad Cucchiani, per chiedere di interrompere ogni sostegno finanziario a Pedemontana, BreBeMi, Tangenziale Esterna e Cremona-Mantova. Le quattro autostrade lombarde costano oltre 10 miliardi di euro. In Italia sono in tutto 32 le nuove arterie in costruzione

di Luca Martinelli -13 marzo 2012

"Egregio dottor Cucchiani, la Lombardia è satura di strade e di traffico: occorre quindi investire in trasporti pubblici per i pendolari e per una migliore qualità della vita. La costruzione delle autostrade Pedemontana Lombarda, BreBeMi, Tangenziale Esterna Milano e Cremona-Mantova in un territorio già fortemente inquinato avrà pesantissime ripercussioni sul paesaggio e sulla salute dei residenti". Il dottor Cucchiani, cui è indirizzato questo messaggio, è Enrico Tommaso Cucchiani, e da fine novembre 2011 ha preso il posto di Corrado Passera alla guida di Intesa Sanpaolo, che finanzia la realizzazione delle nuove autostrade lombarde e allo stesso tempo è azionista delle concessionarie che le avranno in gestione. Il 16 marzo è il "No Intesa Day", un'iniziativa promossa dalla campagna "Ferma la banca che distrugge il territorio". "Le grandi opere di collegamento in Lombardia -spiegano i promotori- distruggeranno 53 milioni di metri quadri di terreni agricoli". In occasione della mobilitazione ci saranno volantini davanti alle filiali di Intesa Sanpaolo, con la distribuzione ai correntisti ed ai clienti di cartoline da indirizzare alla sede di Intesa Sanpaolo, in piazza San Carlo 156 a Torino, per chiedere "alla banca di interrompere ogni sostegno finanziario" alle nuove autostrade, "e di rivedere le sue politiche di investimento sulle infrastrutture, dimostrando così di avere a cuore la salvaguardia del territorio". In caso contrario, avvertono i correntisti, "non mancherò di interrompere qualunque rapporto con l'istituto e di sensibilizzare altri cittadini sull'argomento". È possibile scrivere ad Intesa Sanpaolo anche dal sito della campagna: <http://www.fermalabanca.org/scrivi-alla-banca/>

Tra gli interventi autostradali che coinvolgono l'istituto bancario guidato da Cucchiani c'è la Cremona-Mantova. Un corridoio di 60 chilometri in mezzo alla Pianura Padana,

per un investimento complessivo di 756 milioni di euro, che vede la Banca infrastrutture innovazione e sviluppo del gruppo Intesa quale lead arranger di un prestito di 430 milioni. A fine settembre il ministero dell'Ambiente ha decretato la compatibilità ambientale del progetto, atto contro cui Legambiente, Wwf e il Coordinamento dei comitati ambientalisti della Lombardia, con il supporto del Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre (Tirreno-Brennero, un corridoio che unirebbe l'A15 della Cisa all'A22 del Brennero), hanno depositato a gennaio 2012 un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. Tra le criticità, spiega Cesare Vacchelli, portavoce del Coordinamento, c'è che "il cronoprogramma dell'opera prevede un'interruzione temporale di ben 12 anni tra l'avvio di esercizio del primo lotto e la realizzazione del secondo. Un'interruzione che viene giustificata nelle premesse del Decreto 'in virtù della necessità di alimentare la provvista finanziaria e rispondere all'incremento dei flussi di traffico, per arrivare ad un'ottimale analisi-costi benefici'".

Praticamente, mettono già in conto un possibile fallimento del project financing. *(Per sostenere i costi del ricorso, i comitati chiedono un versamento sul cc del Coordinamento -IBAN IT80B0542811200 000000099199- specificando la causale "pro ricorso Cremona Mantova")*

7 febbraio 2012

GLI ARRESTI NON TORNANO

Pubblichiamo qui di seguito un articolo scritto da Livio Pepino, noto magistrato ora in pensione e fino al 2010 membro del Consiglio Superiore della Magistratura, l'organo di autogoverno dei giudici. In passato ha ricoperto i ruoli di consigliere di Cassazione, sostituto procuratore generale a Torino e presidente di Magistratura Democratica. Un nome che conta, insomma, nell'ambito giudiziario e che non ha esitato ad attaccare l'operazione messa in piedi dal Procuratore Capo Caselli in un articolo pubblicato oggi sul Manifesto. Nell'articolo viene sostanzialmente data ragione al Movimento che sostiene la tesi di come quest'operazione sia un attacco al dissenso popolare e alla protesta No Tav. Sarà ben arrabbiato Caselli...

Di Livio Pepino, da Il Manifesto

L'emissione, nei giorni scorsi, della misura cautelare nei confronti di alcune decine di esponenti No Tav per fatti avvenuti sette mesi fa non è una forzatura soggettiva (e, anche per questo, sono sbagliate le polemiche e gli attacchi personali). È qualcosa di assai più grave: una tappa della trasformazione dell'intervento giudiziario da mezzo di accertamento e di perseguimento di responsabilità individuali (per definizione diversificate) a strumento per garantire l'ordine pubblico. Provo a spiegarmi con qualche esempio.

Primo. Non era in discussione – e non lo è, almeno per me – la necessità di effettuare le indagini necessarie ad accertare le responsabilità per reati commessi nel corso delle manifestazioni. Ma non è indifferente il modo in cui ciò è avvenuto. Cominciamo dalle misure cautelari. Non erano obbligatorie e, dunque, la loro emissione è stata una scelta discrezionale. Di più, i reati contestati consentono, in astratto e con il bilanciamento di aggravanti e attenuanti, la sospensione condizionale della pena o l'accesso immediato a misure alternative al carcere. Dunque la regola era procedere con gli indagati in condizioni di libertà. Perché, allora, la scelta dell'arresto?

L'ordinanza del giudice per le indagini preliminari lo dice quasi con candore: «I lavori per la costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione proseguiranno almeno altri due anni; pertanto, non avrà fine, a breve termine, il contesto in cui gli episodi violenti sono maturati; peraltro, il movimento No Tav ha pubblicamente preannunciato ulteriori iniziative per contrastare i lavori». L'indicazione del movimento No Tav e della

sua azione di protesta come bersaglio della misura non potrebbe essere più esplicita. Secondo. C'è nel diritto penale, e prima ancora nella civiltà giuridica, un principio di fondo secondo cui la responsabilità è personale e va graduata in base alle caratteristiche dei fatti. Nell'ordinanza, al contrario, il giudizio su ciò che è accaduto nei pressi del cantiere della Maddalena il 27 giugno e il 3 luglio dell'anno scorso si sovrappone in toto alle condotte individuali. Si parte, certo, dall'analisi dei fatti attribuiti a ciascuno ma poi, quasi subito, questo riferimento scompare. Così – avendo come riferimento alcuni frammenti degli scontri avvenuti in quelle giornate – si definiscono «gravi», al punto da giustificare l'arresto, condotte come «afferrare per un braccio un operatore di polizia allo scopo di ostacolarne l'avanzata» o «far parte del gruppo di manifestanti accorsi con una paratia mobile per ostruire il passaggio». Di più, queste condotte, accompagnate dal «permanere nel contesto degli scontri», comportano la contestazione di lesioni in danno di 50 agenti, dovendo ritenersi «superflua l'individuazione dell'oggetto specifico che ha raggiunto ogni singolo appartenente alle forze dell'ordine rimasto ferito, come lo è l'individuazione del manifestante che l'ha lanciato, atteso che tutti i partecipanti agli scontri devono rispondere di tutti i reati (preventivati o anche solo prevedibili) commessi in quel frangente, nel luogo dove si trovavano». Terzo. Per valutare i fatti è necessario collocarli nel contesto in cui avvengono. E invece, nell'ordinanza, il contesto scompare. Sparisce la complessità di due giornate convulse in cui è accaduto di tutto: anche la commissione di reati ma, a fianco e contestualmente, una grande mobilitazione il cui fine non era aggredire le forze di polizia ma ostacolare l'apertura e disturbare la realizzazione di un cantiere ritenuto illegittimo. Spariscono gli “scontri” e tutto si riduce – a dispetto della realtà – a una aggressione collettiva e preordinata nei confronti un bersaglio considerato fisso, immobile e inattivo. Sparisce il lancio – fittissimo – di lacrimogeni, al punto che il possesso di fazzoletti, occhialini, maschere antigas, limoni e finanche farmaci viene considerato come «elemento fortemente indiziante la preordinazione e il perseguimento di un unico, comune, obiettivo» violento anziché come mezzo per proteggersi dal fumo e dai gas e che tutto è decontestualizzato con conseguente assimilazione di fatti diversi (mentre non sono, all'evidenza, la stessa cosa un gesto isolato di rabbia o reazione e una condotta aggressiva preordinata e protratta nel tempo).

Tanto basta per segnalare che la questione riguarda direttamente il rapporto tra conflitto sociale e giurisdizione e non solo – come si cerca di accreditare – alcune frange isolate ed estremiste.

Bibliografia e sitografia utile No tav (e non solo)

www.notav.info

www.notav.eu

www.noexpo.it

inventati.org/offtopic

notensimetro.wordpress.com

fratelliditav.noblogs.org

<http://www.youtube.com/watch?v=jaqVr1TRY30>, controinchiesta sui fatti di Porta Nuova (25/2/12)

AA.VV. Velleità Alternative **NOTAV La valle che resiste** Centro Sociale Askatasuna, Torino Febbraio 2006

Alleanza per l'opposizione a tutte le nocività **Treni ad alta nocività** Nautilus, Torino Gennaio 2006

Giovanni Guastini **TAV in Val di Susa. Le ragioni di una lotta.** Massari Editore, Bolsena Novembre 2006

Laboratorio per la Democrazia di Torino a cura di Claudio Cancelli, Giuseppe Sergi, Massimo Zucchetti **Travolti dall'alta voracità** Edizioni ODRADEK, Roma 2006

AA.VV. **Ideologia e prassi delle grandi opere** Numero monografico Il Mulino (Bologna) 1/2006 - Anno LV -Numero 423 2006

Marco Cedolin **Grandi Opere. Le infrastrutture dell'assurdo** Arianna Editrice, Bologna Marzo 2008

Comitato NOTAV Spinta dal Bass – **Spazio sociale libertario Takuma Fuochi nella notte. Schegge di resistenza alla follia ad alta velocità** Tipolito Melli, Borgone Giugno 2010

Mario Cavargna **150 nuove ragioni contro la TAV** Edizioni Graffio, Borgone Gennaio 2011

Wu Ming 2 **Il sentiero degli Dei** Edizioni Ediciclo - Collana "A passo d'uomo" 2010

AA.VV. **Nervi saldi. Cronache dalla Val di Susa** Agenzia X (solo in .PDF) Luglio 2011 Gratuita on-line

Ferdinando Imposimato, Giuseppe Pisauro, Sandro Provvigionato **Corruzione ad alta velocità** KOINE' Nuove Edizioni Novembre 1999

Tobia Imperato **Le scarpe dei suicidi** 2003 Autoproduzioni Fenix

AA.VV. **Asterix e la battaglia di Venaus** Edizione Associazione Michael Gaismair, Vipiteno Dicembre 2005

AA.VV. **Asterix e la tregua olimpica** Edizione clandestina a cura della Libera Repubblica di Venaus (in esilio)
Gennaio 2006

Jacopo Giliberto, Eugenio Giudice **NOTAV Cronache di una valle incazzata** NEOS Edizioni, Rivoli Dicembre 2005

Chiara Sasso **NOTAV Cronache dalla Val di Susa** Edizioni Carta Intra Moenia, Napoli Gennaio 2006

Mario Cavargna **100 ragioni contro la TAV** Edizioni Graffio, Borgone Gennaio 2006

Fiorenzo Ferlaino e Sara Levi Sacerdotti **Processi decisionali dell'alta velocità in Italia** IRES Piemonte Franco Angeli, Milano (anche in .PDF) 2005